

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christopher Gohl, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Karsten Klein, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Matthias Nölke, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/27439, 19/28178, 19/28605 Nr. 1.12, 19/29875 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und  
des Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zum autonomen Fahren setzt die Bundesregierung einen wichtigen Schritt zur Umsetzung automatisierter und autonomer Fahrfunktionen in Deutschland. Der Deutsche Bundestag hat bereits in der 18. Wahlperiode den ersten Rechtsrahmen für das automatisierte (L3) Fahren verabschiedet. Deutschland als weltweit führendes Automobilland muss aber weiter beim Thema autonomes (L4/5) Fahren vorangehen und eine globale Vorreiterrolle einnehmen. Durch den vorgelegten Gesetzentwurf ergibt sich eine große Chance für den Wirtschafts- und Forschungsstandort Deutschland, auch zukünftig führend in der Welt zu sein. Daneben eröffnet der Entwurf auch neue Mobilitätsoptionen für die Bürger und die Gesellschaft insgesamt.

Der dafür notwendige Rechtsrahmen muss innovationsfreundlich und praxistauglich gestaltet sein. Der Gesetzentwurf kommt diesem Anspruch in vielen Aspekten nach. Allerdings sollen viele der für die Umsetzung grundlegenden Vorgaben und Rahmenbedingungen über Verordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geregelt werden. Hier sollte die Bundesregierung ihre Zielsetzung noch einmal präzisieren und anpassen, damit autonomes Fahren synonym mit „Made in Germany“ werden kann.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Vorgaben für die Technische Aufsicht so auszugestalten, dass eine sichere, praxistaugliche und schnelle Umsetzung sichergestellt wird,
2. sicherzustellen, dass neben der im Gesetz festgelegten Herstellererklärung für autonome Fahrfunktionen eine Begutachtung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Technischen Dienst für die Erteilung der Betriebserlaubnis gewährleistet ist,
3. sicherzustellen, dass bestehende Projekte zum autonomen Fahren durch eine Übergangsregelung vor dem plötzlichen Abbruch durch einen Wegfall ihrer Betriebserlaubnis geschützt sind und Testgenehmigungen für einen Übergangszeitraum weiter im Rahmen des existierenden Genehmigungsverfahrens in Länderhoheit erteilt werden können.

Berlin, den 18. Mai 2021

**Christian Lindner und Fraktion**

## **Begründung**

Durch die schrittweise Umsetzung des automatisierten bzw. autonomen Fahrens stehen wir vor einem Technologiesprung mit enormen Auswirkungen weit über den Mobilitätssektor hinaus. Neue Anwendungen bedeuten einen Wandel des Mobilitätsbedarfs und -angebots, neue Möglichkeiten für verschiedenste Verkehrsträger und neue Potenziale in fast allen Bereichen des Lebens.

Deutschland als Automobil- und Innovationsland ist hier in einer guten Ausgangsposition, um Entwicklungen und Standardisierungen entscheidend mitzuprägen. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zum autonomen Fahren bietet dafür eine wichtige Gelegenheit und kann, wenn praxisorientiert umgesetzt, einen Wettbewerbsvorteil und damit einen Entwicklungsschub für Forschung und Anwendung in Deutschland bedeuten.

Viele der für die Umsetzung relevanten Detailfragen, etwa über die Qualifikationsanforderungen und den Betreuungsschlüssel bei der Technischen Aufsicht, sollen dem Gesetz nachfolgende Verordnungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur regeln. Diese müssen dabei den Fokus auf möglichst praxisorientierte und dennoch sichere Vorgaben richten, damit Erforschung und Umsetzung neuer automatisierter und autonomer Fahrfunktionen in Deutschland attraktiv und einfach werden. Verhältnismäßige Vorgaben für Qualifikations- und Betreuungsanforderungen etwa können die Umsetzung erleichtern und gerade den von der tech-

nologischen Entwicklung mit besonders betroffenen Berufsgruppen – wie etwa Busfahrern – eine berufliche Perspektive unter Einbeziehungen ihrer bisherigen Qualifikationen und Kompetenzen ermöglichen. Zudem muss die Haftungsfrage im Hinblick auf die Technische Aufsicht sowie der hierfür eingesetzten natürlichen Personen geklärt werden, um Rechtssicherheit für alle Teilnehmer zu schaffen. Gleiches gilt für die Aufgabenverteilung im Prüf- und Genehmigungsprozess für die Erteilung der Betriebserlaubnis für automatisierte und autonome Fahrfunktionen. Das international vorgeschriebene und in Deutschland ebenfalls bestehende und bewährte System, dass die Begutachtung der technischen Vorschriften von einem amtlich anerkannten Sachverständigen oder einem Technischen Dienst vorgenommen werden muss, gilt es auch für diesen neuen bzw. erweiterten Bereich zu nutzen. So werden Sicherheit und Verlässlichkeit gewährleistet. Außerdem dürfen laufende Forschungs- und Erprobungsprojekte für die ein Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis mit einer Ausnahmegenehmigung nach § 21 i. V. m. § 70 StVZO gestellt wurde, nicht aufgrund einer fehlenden Übergangsregelung zum Scheitern gebracht werden. Hier gilt es, ausreichend Zeit und effektive Wege zu bieten, damit erlangte Erfahrungen weiterwachsen können. Die vorgenannten Forderungen wurden auch von verschiedenster Seite in der Expertenanhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 3. Mai 2021 angeregt.

